

FEUILLE OFFICIELLE

DES

ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

Paraissant le Jeudi de chaque semaine.



PRIX DES ANNONCES:

UNE A SIX LIGNES. 3 fr.
CHAQUE LIGNE AU-DESSUS. . . . 0 fr. 40 cent.

Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.

NUMÉRO 44.

JEUDI 29 OCTOBRE 1868.

PRIX DE L'ABONNEMENT:

UN AN. 15 fr.
SIX MOIS. 8
TROIS MOIS. 4
UN NUMÉRO. 0 fr. 50 cent.

PARTIE OFFICIELLE

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE. — (7^e direction: Comptabilité générale, 4^e bureau: Comptabilité des matières, 3^e direction: Service administratifs, 3^e bureau: Solde, Habillement et Revues, 4^e bureau: Substances, Hôpitaux et Chiourmes). — *Au sujet du désarmement administratif des bâtiments faisant parties des stations locales.*

Paris, le 13 août 1868.

MESSIEURS, les bâtiments qui font partie des stations locales des colonies sont généralement destinés à rester fort longtemps éloignés de la métropole, et leur désarmement n'a lieu, le plus souvent, qu'au moment où ils sont condamnés comme innavigables. Par suite de cet état de choses, les opérations de comptabilité s'accumulent pendant une période trop longue pour que, lors de l'apurement des comptes, il soit possible de prononcer avec pleine connaissance de cause sur la responsabilité qui incombe aux divers comptables.

Pour éviter ces inconvénients, il conviendra de procéder de temps à autre, et notamment à la suite des changements de commandants, au désarmement administratif des bâtiments dont il s'agit, en se conformant aux prescriptions des articles 423 de l'instruction générale du 1^{er} octobre 1854 et 617 du décret du 11 août 1856.

Lors donc que l'un des bâtiments de la station locale de..... vous paraîtra en situation d'être désarmé administrativement, vous m'en informerez, et j'autoriserai, s'il y a lieu, ce désarmement. Dans ce cas, l'opération sera effectuée conformément aux dispositions de l'article 423 précité de l'instruction du 1^{er} octobre 1854, et toutes les pièces concernant les gestions du personnel, du matériel et des vivres seront adressées au port comptable, où les écritures seront soumises aux vérifications prescrites par les règlements.

Recevez, etc.,

L'Amiral Ministre Secrétaire d'État de la marine et des colonies,

A. RIGAULT DE GENOUILLY.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE. — (3^e direction: Services administratifs, 1^{er} bureau: Inscription maritime). — *Exécution de l'instruction du 2 juillet 1828, sur les actes de l'état civil.*

Paris, le 4 mai 1868.

Messieurs, il résulte des informations qui me sont parvenues, et de l'examen des actes de l'état civil qui sont adressés journellement au département, qu'un grand nombre de capitaines des navires du commerce ne se con-

forment pas strictement aux prescriptions de l'instruction du 2 juillet 1828.

Les irrégularités qui se produisent proviennent, je n'en doute pas, de ce que certains navigateurs, regardant comme très-secondaires leurs attributions d'officiers de l'état civil, ne prennent même pas le soin de consulter l'exemplaire de l'instruction de 1828 qu'ils doivent avoir à bord.

Le meilleur moyen de prévenir le retour de ces irrégularités, c'est de faire bien comprendre aux capitaines de quelle importance sont pour les familles des marins les pièces qu'ils sont appelés à dresser comme officiers instrumentaires. Je vous invite donc à leur rappeler, soit directement, soit par l'entremise des chambres de commerce, les devoirs que leur impose l'instruction du 2 juillet 1828.

J'insiste également pour que les commissaires de l'inscription maritime s'assurent, avec le plus grand soin, que les capitaines sont munis, au moment de leur départ de France, de l'instruction du 2 juillet 1828, et des modèles qui s'y rattachent.

Recevez, etc.,

L'amiral Ministre secrétaire d'État au département de la marine et des colonies,

Signé: RIGAULT DE GENOUILLY.

Par décision du Commandant en date du 26 septembre 1868, prise en conseil d'administration sur la proposition de l'Ordonnateur, un acte de francisation pure et simple a été accordé au sloop de construction française le *Zutt*, appartenant à M. Demalvilain.

Par décision du Commandant en date du 9 octobre 1868, prise sur la proposition de l'Ordonnateur, M. Desnouée (David), a été nommé écrivain auxiliaire de la marine.

Par décision du Commandant en date du même jour, prise sur la proposition de l'Ordonnateur, la nomination provisoire de M. Desnouée (Edouard), à l'emploi de comptable de la poste aux lettres à Saint-Pierre, a été confirmée.

Par décision du Commandant en date du 20 octobre 1868, prise sur la proposition de l'Ordonnateur, M. Senès, écrivain de la marine, a été nommé secrétaire de la commission chargée de la surveillance et de l'entretien du matériel de sauvetage, en remplacement de M. Gren (Emile), commis de la marine.

Par décision de l'Ordonnateur *p. i.*, en date du 29 octobre 1868 et par mesure de police, approuvée par le Commandant *p. i.*, l'autorisation de tenir cabaret a été retirée, à compter dudit jour, au sieur Vaslet (Pierre), demeurant rue Bisson.

L'administration croit devoir rappeler aux intéressés les articles 33, 34, 35, 37 et 39 de l'arrêté du 21 février 1851 portant règlement sur la police municipale des îles Saint-Pierre et Miquelon, ainsi conçus:

Article 33. Il est défendu à tout cabaretier, cafetier, cantinier, teneur de billard, dument munis de patentes, de donner à boire au public, dans leur maison, après neuf heures du soir, depuis le 15 octobre jusqu'au 14 avril, et après dix heures du soir, depuis le 15 avril jusqu'au 14 octobre.

Art. 34. Il leur est défendu de recevoir dans leurs établissements les personnes âgées de moins de dix-huit ans.

Art. 35. Il est également défendu à tout particulier de demeurer dans ces établissements après l'heure fixée à l'article précédent.

Art. 37. Tout officier de police ou agent de la force publique pourra toujours entrer dans ces établissements ou leur dépendances contiguës ou non contiguës, pour vérifier la qualité des boissons livrées au débit et constater s'il n'y existe aucunes matières propres à la fabrication, falsification ou mixtion des boissons.

Art. 39. Les contrevenants aux articles précédents seront punis d'une amende de onze à quinze francs inclusivement.

En cas de récidive, la peine de l'amende pourra être portée jusqu'au double. La peine de l'emprisonnement, pendant cinq jours au moins et quinze jours au plus, sera en outre toujours appliquée.

SERVICE DU TRÉSOR

Avis important

L'administration rappelle au public par ce nouvel avis qu'aux termes de la loi du 14 juillet 1866, les anciennes monnaies divisionnaires d'argent doivent être retirées de la circulation avant le 1^{er} janvier 1869.

Elle invite en conséquence, les personnes qui en détiendraient encore à se hâter de les verser à la caisse du Trésor de la colonie où elles seront reçues en acquit de droits ou de contributions, ou échangées contre d'autres espèces ayant cours légal.

Les dispositions de la loi du 14 juillet 1866, s'appliquent à toutes les monnaies divisionnaires d'argent françaises frappées avant 1864. Il suffit donc de consulter le millésime pour reconnaître si une pièce est soumise à la démonétisation.

Toutes les pièces de 2 fr., 1 fr., 50 et 20 centimes, qui portent un millésime antérieur à 1864, se trouvent dans ce cas et doivent, par conséquent, être versées à la caisse du Trésor colonial. Au contraire, les pièces aux millésimes de 1864, 1865, 1866, 1867 et 1868 sont de fabrication nouvelle et conservent le cours légal.

D'ailleurs, indépendamment du millésime, les nouvelles pièces se distinguent encore des anciennes en ce que toutes elles portent, à la face, la tête laurée de l'Empereur et, au revers, soit la couronne (pièces de 50 et de 20 cent.), soit l'écusson impérial (pièces de 2 f. et de 1 f.).

TRIBUNAL MARITIME COMMERCIAL.

Audience du 21 octobre 1868.

A été condamné :

Le sieur Le Craffer (Rolland), inscrit à Paimpol, 1^{er} et n° 140, en qualité de mousse, à 3 mois d'emprisonnement, pour désertion dans une colonie française, par application des articles 66 et 67 du décret-loi du 24 mars 1852, pour la marine marchande.

PARTIE NON OFFICIELLE

— La statistique des sinistres maritimes publiée par l'administration du Bureau Veritas de Paris constate que le nombre des navires perdus totalement pendant les mois de juillet et d'août derniers s'est élevé à 236, savoir : 130 navires anglais, 27 américains, 18 français, 12 allemands du Nord, 7 hollandais, 6 russes, 4 norvégiens et 32 de différents pavillons.

Le nombre des vapeurs perdus pendant les mois de juillet et août est de	8
Des navires condamnés, de	8
Des navires supposés perdus corps et biens par suite d'absence de nouvelles, de	11
Navires perdus en juillet et août 1867	333
Navires perdus en juillet et août 1866	316
Soit en moins pour juillet et août 1866	17
Soit, pour 1868, une diminution de 97 navires sur 1867 et de 80 navires sur 1866.	

(Moniteur universel)

— La fabrication du nouveau câble pour la société du câble transatlantique français, limitée, a été, suivant le contrat passé avec la compagnie limitée pour la construction et l'entretien des télégraphes, commencée hier aux usines à gutta-percha, à Wharfroad, City Road. On a, dit-on, l'intention de submerger le câble l'été prochain entre Brest et les Etats-Unis, via île Saint-Pierre et Miquelon. Le vapeur *Great-Eastern* a été chargé par les contractants d'assister à l'opération, et des dispositions sont prises pour l'amarrer dans le *Medway*, où il sera amené de Liverpool immédiatement après l'équinoxe, de manière qu'il puisse recevoir le câble dès qu'il sera fabriqué et embarqué aux usines des contractants à Greenwich, où l'on exécute l'application de l'enveloppe extérieure ou le doublage. (*Daily New*. — *Moniteur universel*).

— On lit dans le *Globe* du 12 : M. Weigall, l'un des promoteurs du projet du pont-chemin de fer sur le détroit du Pas-de-Calais,

est venu à Douvres cette semaine, dit l'*Express* de Douvres, et il a eu des entrevues avec les principaux habitants de la ville et des environs, dont il désire obtenir l'appui pour son projet. Il a conféré, entre autres, avec le comte Granville, qui est lord-gardien des cinq ports. On annonce que la moitié du capital nécessaire pour les opérations préliminaires est déjà souscrite par nos voisins d'outre-Manche. On recueillera en Angleterre le reste des souscriptions, vu que les promoteurs de l'entreprise ont l'intention d'en faire une affaire internationale dans laquelle les intérêts commerciaux et les avantages généraux des deux pays seraient également représentés.

(Moniteur universel).

— *Vérification de la route suivie en mer.*
— Jusqu'ici on n'a disposé d'aucun moyen de contrôle pour vérifier la conduite du gouvernail par le timonier. Les mouvements imprimés par ce dernier ne laissant aucune trace il est impossible aux officiers de s'assurer si leurs ordres ont été fidèlement exécutés et si des déviations de route ne résultent pas des mauvaises manœuvres des timoniers.

C'est cette lacune que M. L. Grandin a voulu combler en combinant un appareil enregistreur, sur lequel les déplacements de l'aiguille du contrôle de route viennent s'inscrire d'eux-mêmes et traduire exactement les déplacements de la route du gouvernail.

Dans ce système, la bande de papier sur laquelle le crayon du contrôle de route trace la courbe est divisée, dans le sens de sa longueur, par des lignes parallèles dont la distance est égale à la projection de l'arc de cercle décrit par l'aiguille du contrôle de route pour un rayon de changement dans la position de la roue du gouvernail, ces parallèles sont tracés symétriquement de part et d'autre d'une ligne médiane.

Des repères permettent de placer la bande de papier de façon que cette ligne médiane corresponde à l'axe du navire, et, par suite, la barre étant droite, le crayon du contrôle de route s'appuiera exactement sur sur cette ligne.

Le navire n'étant sollicité par aucune action du vent ou de la mer, les embardées devront se faire indifféremment d'un bord ou de l'autre, et si l'on a bien gouverné, ces embardées auront eu lieu également et alternativement sur les deux bords. La courbe représentant les mouvements de la roue pour ramener le bâtiment en route devra être symétrique avec la ligne médiane. Si l'on a été plus fréquemment sur un bord que sur l'autre, la courbe se trouvera plus d'un côté que de l'autre, et l'on verra de suite sur quel bord on a le plus fréquemment été.

L'aiguille du contrôle de route marchant comme la barre du gouvernail, si la courbe est plus sur tribord que sur bâbord de la ligne médiane, la barre aura plus souvent été à tribord qu'à bâbord, et, par suite, le navire aura été plus souvent sur tribord que sur bâbord de sa route. Si, par suite du vent et de la mer de travers, ou d'une roue plus immergée que l'autre le navire a de la tendance à venir d'un bord, il faudra un certain nombre de rayons de barre pour équilibrer cette tendance ; la courbe indiquera encore la manière dont on aura gouverné.

Il suffira pour cela de considérer la route tracée par rapport à la parallèle correspondant au nombre de rayons nécessaires pour équilibrer la tendance du navire à venir sur ce bord. S'il faut quatre rayons, la courbe devra être symétrique de chaque côté de la quatrième parallèle, et si elle est plus d'un bord que de l'autre, c'est que l'on a mal gouverné, et le sens des embardées est encore indiqué. Il suffira de voir de temps en temps avec combien de rayons, on gouverne, pour pouvoir ensuite, à l'inspection de la courbe, reconnaître de quelle façon on a gouverné. Le

nombre de rayons restant le même pour les mêmes circonstances de vent, de mer ou de bande, on aura besoin de s'en occuper que lorsque ces circonstances changeront, ce dont l'officier de quart s'aperçoit facilement.

Les timoniers gouvernent avec beaucoup plus de soins lorsque le guide-route fonctionne. Les preuves de leurs inattentions, inscrites par eux-mêmes sur le papier, les engagent à faire tous leurs efforts pour éviter les reproches et les punitions que leur attirerait un manque d'attention à la barre.

(Moniteur universel).

VARIÉTÉS.

LES SÉMAPHORES

ET

LE CODE INTERNATIONAL

DES SIGNAUX MARITIMES

(Suite et fin).

CODE INTERNATIONAL DES SIGNAUX. — Les puissances maritimes ont de tout temps compris l'avantage d'une langue universelle parlée au moyen de pavillons, et permettant aux navires en mer de se communiquer leurs besoins et d'échanger des renseignements pouvant intéresser la navigation et le commerce.

L'ancienne série universelle avait été abandonnée, elle n'était presque jamais comprise, et nous avons vu souvent des signaux échangés inutilement entre des bâtiments anglais et français ; le vocabulaire de cette série était du reste bien insuffisant. Il s'agissait donc de le remplacer ; mais le difficile n'était pas de trouver un nouveau Code, c'était de faire accepter le même système de signaux par toutes les nations.

La France fit une tentative ; elle adopta le Code Reynold, qui fut rendu obligatoire à bord des bâtiments de commerce. Des promesses officieuses, faites par des gouvernements étrangers, avait fait espérer son entière adoption, mais le Code Rogers et le Code Marryat continuèrent à être employés en Amérique et en Angleterre, et ce premier essai n'amena aucun résultat.

L'esprit pratique des Anglais leur avait bien fait saisir tout le côté intéressant de la question, et le BOARD OF TRADE avait donné l'ordre de faire un livre de signaux pour la marine en compilant plusieurs Codes anciens et modernes de manière à former un volume en deux parties, la première pouvant servir à la communication entre les navires de nationalités différentes, et la seconde servant aux Anglais seulement.

L'avantage de la nouvelle disposition adoptée se trouvait dans l'emploi de dix-huit consonnes répondant aux pavillons, et qui par leurs permutations deux à deux, trois à trois et quatre à quatre, donnaient le chiffre 78,000, en ne se servant au plus de quatre signes à la fois. Ce système, que quelques-uns trouvent trop compliqué à première vue, à cause des dix-huit pavillons ou flammes qu'il emploie, offre de réels avantages, car avant tout il faut considérer les conditions dans lesquelles se trouvent les navires à la mer et la nécessité de diminuer le nombre de signes flottants pour rendre le signal intelligible.

A l'époque où le travail se terminait (1857), M. le Commandant Pigcard était en mission à Londres ; sollicité par le BOARD OF TRADE, qui désirait propager le nouveau Code, et autorisé par le ministre de la marine, cet officier supérieur fit une traduction consciencieuse de l'ouvrage qui pour le vocabulaire et les phrases ne comprenait que les signaux de deux et trois signes. Les signaux de quatre signes étaient consacrés à la représentation des noms géographiques. Cependant ce travail resta ignoré en France, jusqu'en février 1864.

A cette époque, le ministre de la marine désirant soulever de nouveau cette question d'une langue universelle, résolut d'adopter celui des Codes qui était le plus en usage dans la marine anglaise. C'était là le vrai moyen d'arriver à un résultat.

En conséquence M. Grivel, capitaine de frégate, fut chargé de s'entendre avec le délégué de l'amirauté anglaise au sujet de l'adoption du Code de signaux universel pour les communications internationales à la mer ; il fut convenu qu'on disposerait d'un certain nombre de signaux pour former une liste des bâtiments et que chaque nation se chargerait d'éditer la science et de la tenir au courant.

Ces décisions furent prises par une commission présidée par M. le contre-amiral de la Roncière-le-Noury ; deux délégués anglais M. le capitaine de vaisseau E. J.

Commerell et M. W. F. Larkins du BOARD OF TRADE, vinrent à Paris. Dans les séances qui eurent lieu au sujet du Code international, il fut arrêté que l'on augmenterait le nombre de phrases et que l'on composerait un système de signaux à grande distance.

La traduction de M. Pigeard fut entièrement adoptée; on y ajouta cent quatre-vingts signaux environ pour les combinaisons de deux et trois lettres. M. Sallandrouze de la Mornaix, lieutenant de vaisseau, fut chargé de s'entendre avec M. Laklins pour compléter le Code en y introduisant de nouvelles phrases représentées par des signaux de quatre signes. Ce travail fut long et minutieux; il s'agissait de supprimer dans l'ouvrage anglais les phrases qui ne se seraient pas prêtées à la traduction et d'arriver à l'identité parfaite dans l'interprétation. La première édition du Code fut livrée au public en 1865.

Un décret impérial à la date du 25 juin 1864 avait adopté le Code, et les chambres de commerce ainsi que les autorités maritimes avaient été prévenues qu'il était officiellement reconnu comme unique moyen d'établir des communications à la mer, soit entre les navires, soit entre les navires et les sémaphores. Les circulaires adressées aux chambres de commerce recommandaient la propagation du Code parmi les armateurs. La dépense totale, Code et série de pavillons comprise, n'atteignant pas le chiffre de 200 francs, ne pouvait être considérée comme onéreuse dans un armement et les bâtiments qui les possédaient allaient jouir d'un bien grand avantage; en effet, les guetteurs recevaient l'ordre d'expédier à la demande des capitaines, et par le moyen du télégraphe, des dépêches dont le texte leur était communiqué par les signaux du Code.

Un armateur pouvait être prévenu du passage de son navire en vue d'un point de la côte, connaître l'état de son chargement et au besoin lui renvoyer des ordres dans l'intérêt de son commerce.

Pour ne pas borner à la France le bénéfice de cette nouvelle institution, des instructions furent adressées aux gouverneurs des colonies: on les engageait à établir sur leurs côtes des mâts de signaux pouvant fonctionner utilement en attendant des installations plus complètes.

Une lettre fut plus particulièrement adressée à M. le gouverneur du Sénégal. La barre du fleuve n'étant pas toujours praticable et les communications par pirogue étant souvent rendues impossibles, il était important de créer un moyen facile de communication par le mât du gouvernement, entre les navires mouillés au large et les négociants intéressés.

Pour compléter les renseignements utiles aux navigateurs, M. le commandant Salmon avait été chargé de faire dresser quatre cartes représentant le littoral de la France et donnant la position précise des sémaphores (1); les phares y sont également portés de façon qu'elles renferment pour le jour et la nuit le moyen de vérifier sa position à l'atterrissage. Le bâtiment n'a qu'à demander la situation du sémaphore en vue pour éviter les erreurs toujours dangereuses lorsqu'on approche la terre.

Jusqu'en 1868 l'envoi des dépêches de la mer à la terre se bornait à la France; en effet la perception des taxes ne pouvant avoir lieu au départ, il s'agissait de s'entendre avec les différentes puissances pour savoir qui payerait les frais dans le cas où le destinataire refuserait la dépêche.

M. le Directeur général des télégraphes ayant fait adresser à ce sujet une proposition aux différents États de l'Europe, plusieurs l'acceptèrent et un traité fut passé par lequel les bâtiments appartenant aux nations dont les noms suivent: Angleterre, Autriche, Belgique, Brésil, Danemark, Espagne, France, Grèce, Hollande, Italie, Mecklembourg, Portugal, Prusse, Russie et Suède, furent autorisés à adresser aux sémaphores des dépêches à destination de l'étranger. Le 1^{er} janvier 1868 avait été choisi pour l'ouverture de ce service qui devait faciliter les transactions commerciales.

Pendant que ces dispositions étaient prises à l'intérieur, des notes officielles rédigées de concert avec l'Angleterre engageaient toutes les puissances européennes à traduire le Code; l'éditeur anglais avait consenti à ce que chaque traduction en langue étrangère devint la propriété du Gouvernement qui l'aurait entreprise et bientôt tous les États, à l'exception de la Turquie, annoncèrent officiellement que ce travail était commencé et l'ouvrage rendu réglementaire sur leurs bâtiments de guerre (1). Quelques nations l'avaient même rendu obligatoire à bord de leurs navires de commerce. Le but était donc atteint, il ne s'agissait plus que d'obtenir des

traductions bien identiques pour qu'un même signal ne répondit qu'à une même idée.

L'empressement que les étrangers mirent à répondre à l'appel fait par la France et l'Angleterre est vraiment remarquable; l'utilité de nos sémaphores fut appréciée par tous et l'exemple suivi par quelques-uns.

Cherchons maintenant quel a été le progrès de cette idée parmi les populations maritimes de l'Europe. En Angleterre des mâts de signaux sont dressés sur le littoral et correspondent exclusivement par le moyen du Code international avec les navires en vue. Des annonces préviennent en même temps que le SHIPPING GAZETTE ne signalera plus le nom des navires qui ne se seront pas fait reconnaître au moyen des signaux du Code.

En Portugal, des sémaphores organisés comme les nôtres sont créés à la suite d'un décret royal en date du 19 septembre 1867; ces établissements renferment des bureaux télégraphiques destinés à transmettre à l'intérieur du royaume les dépêches adressées par les navires en mer.

Dans le duché de Mecklembourg, on saisit de suite tout le parti que le commerce peut tirer de ce nouvel état de choses et jusqu'à ce que la question de perception de taxe soit entièrement réglée avec la confédération du Nord, des ordres sont donnés aux consuls des différents ports d'accepter en les acquittant les dépêches expédiées par les navires mecklembourgeois et de les expédier à destination immédiatement. La première traduction est même une traduction en allemand faite par M. Gièsé, ex-consul du Mecklembourg.

Les gouvernements d'Espagne, d'Italie, de Norvège et de Danemark demandent au ministère de la marine le plan des appareils sémaphoriques dans l'intention d'en faire établir de semblables sur les côtes de leurs pays.

En France, voici le tableau de la vente des exemplaires du Code dans les ports:

VILLES.	Vente de 1866		Vente de 1867	
	Codes.	Listes.	Codes.	Listes.
Alger.....	0	2	2	2
Bayonne.....	0	0	0	0
Bordeaux.....	30	12	39	37
Brest.....	6	2	6	0
Caen.....	0	0	0	0
Cette.....	0	0	0	0
Cherbourg.....	2	4	4	0
Dieppe.....	2	1	0	0
Dunkerque.....	3	1	3	2
Écamp.....	0	0	0	0
Granville.....	0	0	0	0
Havre.....	16	10	5	8
Honfleur.....	0	0	0	0
La Rochelle.....	0	0	0	0
Lorient.....	0	0	0	0
Marseille.....	2	2	4	4
Nantes.....	1	0	10	6
Rocheport.....	1	0	0	0
Rouen.....	9	0	0	0
Saint-Brieuc.....	1	0	0	0
Saint-Malo.....	0	0	0	0
Saint-Nazaire.....	0	0	0	0
Saint-Servan.....	0	0	6	0
Toulon.....	0	0	3	3
Total.....	73	34	76	64

Ainsi, pour 4,000 navires au-dessus de 50 tonneaux qui composent la marine de commerce française, on a vendu en deux ans 149 Codes et 98 listes. Aucun moyen n'a été négligé pour porter à la connaissance des chambres de commerce tout ce qui intéressait la propagation du Code, et de nombreuses circulaires ont été envoyées à ce sujet. Bordeaux seul paraît avoir franchement suivi cette voie.

Pourquoi cette différence lorsque tant d'intérêts sont en jeu? On objectera certainement que le Code Reynold a déjà été rendu obligatoire et que les étrangers ne l'ont pas adopté. Le cas n'est plus le même, l'adoption du Code actuel par toutes les nations est un fait acquis, personne ne peut le nier, et quand il ne s'agirait que de pouvoir communiquer avec les sémaphores des côtes de France et de Portugal, avec les mâts de signaux d'Angleterre et de nos colonies, les avantages seraient déjà assez considérables pour ne pas reculer devant une aussi faible dépense. Et puis, a-t-on bien le droit, au point de vue de l'humanité, de repousser un moyen de diminuer les chances d'accidents de mer en permettant de demander aide ou protection dans une langue comprise de toutes les nations, et qui, en permettant de communiquer avec la terre, a le moyen de demander des renseignements intéressant la navigation.

De tristes exemples viennent à l'appui de ces paroles. En décembre 1867, une goëlette courait sur l'entrée de Calais, la mer était basse, l'entrée impraticable; le guetteur de Calais fit signal au navire que sa

tentative était dangereuse; le bâtiment vit le signal, mais ne le comprit pas, il continua sa route: bien tôt après il talonna et vint s'échouer à 2 milles à l'Est du poste; le guetteur hissa de suite le pavillon noir à la vergue: à ce signal, le bateau de sauvetage fut mis à l'eau et recueillit les six hommes qui composaient l'équipage du bâtiment.

Au mois d'avril dernier, à Saint-Gildas, la QUEEN OF THE SOUTH répondait par des signaux inconnus au guetteur, lorsque celui-ci signalait que le mouillage pris par le bâtiment n'était pas sûr et qu'il ferait bien d'en changer; si ce navire avait eu le Code à son bord, il aurait pu comprendre le signal qui lui était fait, et peut-être n'aurait-on pas eu à déplorer l'épouvantable catastrophe qui eut lieu dans la nuit.

Pour que cette langue universelle soit vraiment utile, il faut diminuer les chances d'erreurs dans l'interprétation des signaux et pour cela il faut que les guetteurs et les timonniers s'exercent souvent. Malheureusement les guetteurs n'ont pour le faire que les rares signaux des navires de guerre qui sortent des ports.

Mais si chaque capitaine de commerce veut bien se pénétrer de l'importance qui réside pour lui dans la facilité de ces communications, un échange fréquent de signaux entre les navires et la côte rendra l'usage du Code familier à chacun, les dépêches seront clairement formulées et les chances d'erreurs deviendront presque impossibles.

V. VERON.
Capitaine de frégate.

(Revue maritime et coloniale).

POSTE AUX LETTRES.

L'avis à vapeur *l'Estafette*, a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le mercredi 28 octobre 1868, à 8 heures 1/2 du matin.

Il a apporté les dépêches d'Europe à la date du 10 du courant, ainsi que la malle des États-Unis d'Amérique.

L'Estafette repartira pour Sydney, avec les dépêches de la colonie pour les États-Unis d'Amérique et l'Europe, le dimanche 1^{er} novembre.

On recevra à Saint-Pierre, les lettres pour l'affranchissement jusqu'au samedi 31, à 5 heures du soir, et la boîte sera fermée à 6 heures précises.

La levée de la boîte sera faite à l'île Aux Chiens, le même jour, à 3 heures après-midi.

ÉTAT CIVIL.

SAINT-PIERRE.

NAISSANCES.

22 octobre. — Levavasseur, Eugénie-Mathilde-Victoria.

24 octobre. — Samson, Pierre-Eugène.

26 id. — Durand, Victorine-Julie.

DÉCÈS.

14 avril 1867. — Dairou, Lisa, femme Jouanne, suivant jugement du tribunal de 1^{re} instance des îles Saint-Pierre et Miquelon, du 12 octobre 1868, déclarant constant le décès de ladite Dairou, Lisa, à la date du 14 avril 1867, transcrit le 22 du présent mois, sur les registres de l'état civil, n° 57, née le 1^{er} juillet 1865, à Saint-Pair (Manche).

26 août 1868. — Lemetayer, Alphonse-Louis, suivant jugement du tribunal de 1^{re} instance des îles Saint-Pierre et Miquelon, du 20 octobre dernier, déclarant constant le décès dudit Lemetayer, à la date du 26 août 1868, transcrit le 22 du présent mois sur les registres de l'état civil, n° 56, né à Drager (Manche), âgé de 28 ans.

31 août 1868. — Follain, Louis-Albert, suivant jugement du tribunal de 1^{re} instance des îles Saint-Pierre et Miquelon, du 12 octobre 1868, déclarant constant le décès dudit Follain, à la date du 31 août dernier, transcrit le 22 du présent mois sur les registres de l'état civil, n° 55, né à Saint-Pierre, le 27 février 1850, fils de Jean Follain et de Marie-Michelle Littré.

26 octobre. — Arburu, François-Philippe, âgé de 63 ans, né à Béra (Espagne), le 25 mai 1805.

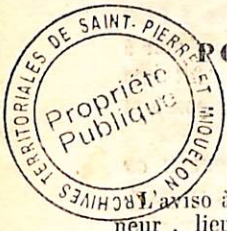
28. — Petit-Pas, Marie, femme Vignau Joseph, âgée de 83 ans, née à Miquelon.

(1) Noms des nations ayant adopté le Code.

Angleterre.	Autriche.	Belgique.
Brésil.	Danemark.	Espagne.
France.	Grèce.	Hollande.
Italie.	Mecklembourg.	Portugal.
Prusse.	Russie.	Suède.

176

NOUVELLES MARITIMES ET COMMERCIALES



PORT DE SAINT-PIERRE

BATIMENTS DE L'ÉTAT.

ENTRÉE.

Le aviso à vapeur l'Etafette, commandé par M. Tournéur, lieutenant de vaisseau a mouillé dans le port de Saint-Pierre, le 28 octobre, venant de Sydney.

BATIMENTS DU COMMERCE.

Octobre.	ENTRÉES	VENANT DE
25.	Fauvette, c. Rioux, lest. — Emile-et-Auguste, c. Houzé, scl.	Guadeloupe. Sétuval.
Octobre.	SORTIES	ALLANT A
22.	Ville-de-Saint-Servan, c. Dibart, avec 692,227 kilog. morue sèche, ch. par MM. M. Guibert, Beust père et fils, Lemoine, la Cie G ^{te} transatlantique et P. Beaumonts.	Guadeloupe.
23.	Victor-Eugène, c. Aubert, avec 179,072 kilog. morue sèche ch. par MM. V. F. Lefrançois, P. Boitard, la Cie G ^{te} transatlantique, P. Beaumonts.	Saint-Malo.
24.	Auguste, c. Jolly, avec 111 fûts morue sèche, pesant brut 12,447 kilog.; 52 barriques huile de morue, pesant brut 13,000 kilog.; 3 barriques pied d'huile de morue, pesant brut 750 kilog.; 2 fûts huile de baleine, pesant brut 380 kilog.; 5 fûts rogues de morue, pesant brut 755 kilog.; 2 caisses fanons de baleine, pesant brut 320 kilog.; 144 avirons en frêne, mesurant 2,160 pieds; 32 mannes issues de morue, pesant 3,200 kilog.; 8 caisses morue sèche pesant 800 kilog.; 8 barils morue et issues de morue, pesant 800 kilog.	

BATIMENTS ÉTRANGERS.

Octobre.	ENTRÉES	VENANT DE
19.	Amilèse, c. Fassi, en relâche. — Antilope, c. Roux, en relâche.	Montréal.
20.	Mary-Star, c. Moreau, farine et douvelles	St-Jean.
24.	Ritannia, c. Laké, div. march.	Cap Breton.
26.	Enoch-Benner, c. Mac-Leod, bestiaux et moutons, — Little-Belle, c. Hadlep, pommes de terre.	Luysborough
Octobre.	SORTIES	ALLANT A
17.	Unity, c. White, lest.	Margaree.
20.	Eagle, c. Saria, lest.	Sydney.
—	Elisa, c. Goye, lest.	Sydney.
—	Conservative, c. Mac Pharlán, 10 barils de farine.	Margaree.
21.	Vegete, c. Herman, lest.	Cap Breton.
22.	Dove, c. Sohherlin, lest.	Margaree.
26.	Mary-Star, c. Moreau, lest.	Cobbé.

Comme nous le mentionnions dans notre dernier avis les entrées et les sorties deviennent de plus en plus rares. Nous sommes maintenant en morte saison.

Par FAUVETTE, venant de la Guadeloupe, mouillée le 25 du courant, nous avons quelques nouvelles des Antilles : le marché s'encombrait un peu, par suite de l'arrivée de plusieurs lots de morue anglaise. Ainsi à la Guadeloupe on avait reçu :

Le 31 août de la Barbade :
20 caisses et 20 fûts G B., vendus fr. 26. 26.
100 fûts P P., vendus fr. 23. 23.

Le 1^{er} septembre de la Barbade :
100 fûts P P., placés à fr. 22.
Le 22 septembre de la Nouvelle-Ecosse :
20 fûts P P., vendus à fr. 27.
Le 23 septembre de la Barbade :
78 fûts P P., vendus fr. 30.
120 tambours P P., vendus fr. 32.
Le 24 septembre, du même port :
100 fûts et 240 tambours P P., vendus fr. 27. 27.
Le 26 septembre de la Martinique, partie du chargement du Pascal :
50 boucauts G B. vendus fr. 32. 65.
25 tierçons P P., vendus fr. 26. 65.
La FAUVETTE arrivée le 24 septembre après 38 jours de mer, a cependant obtenu fr. 32. 65. G. B. et fr. 26. 65. pour autres sortes. Quelques jours de moins elle eut atteint 35 fr. sinon plus. A. P.

L'Etafette, dans sa traversée de Saint-Pierre à Sydney a aperçu en mer, le 19 du courant, à minuit, un incendie. Le capitaine pensant que c'était un navire incendié et qu'il pouvait y avoir un équipage à sauver, fit gouverner dessus. A une heure 1/2 il était près du navire qui était tout en flammes et avait dû être abandonné depuis plusieurs heures.
N'apercevant pas d'embarcation l'Etafette continua sa route ; une demi-heure après elle vit le navire sombrer.
Ce navire lui avait paru être de quatre à cinq cents tonneaux.

ANNONCES & AVIS

VENTE

SUR

SAISIE IMMOBILIÈRE

Il sera procédé le 23 novembre 1868, à une heure après-midi, en l'audience des criées du tribunal civil de cette colonie, séant au palais de justice à Saint-Pierre, en conformité d'un jugement sur incident, rendu le 19 du courant à l'adjudication, au plus offrant et dernier enchérisseur :
1° d'une maison d'habitation avec le terrain en dépendant; bornée au nord par Victor Eugène, au sud par Pierre Laralde, à l'est par la route de Gueydon et à l'ouest par Emile Coste ;
2° Une autre propriété sise à Saint-Pierre, consistant en grèves, jardins et magasins : bornée au nord par la concession Lemuet, au sud par celles Bertaut et veuve Hacala, ou ayants cause, encore de sud à la veuve Couillard et à l'ouest par la route de Gueydon. Ces immeubles ont été saisis à la requête de

M. Jean-Martin Goyetche, armateur, demeurant à Bayonne, Chevalier de la Légion d'honneur, et de dame Marianne Lafitte, son épouse, sans profession, dûment autorisée, demeurant avec lui, sur le sieur Alphonse Lemetayer, aujourd'hui décédé, et lad^{me} Marie Coste, sa veuve, propriétaire, demeurant en cette ile, par procès-verbal du 22 juillet dernier, du ministère de Barnay, huissier à St-Pierre, visé le 24 dudit mois, par l'Ordonnateur, faisant fonctions de Maire à Saint-Pierre, transcrit après dénonciation au bureau des hypothèques de cette colonie, le 26 dudit mois, vol. 4, n^o 27 et 28.

Ladite adjudication aura lieu sur la mise à prix fixée à 15,000 francs.

Si cette mise à prix n'est pas couverte, les immeubles susdésignés seront mis aux enchères par lots séparés, sur les mises à prix de :

- 1° La maison et le terrain en dépendant, ci. 3,000 fr.
- 2° Le terrain en nature de jardin. 2,000 fr.
- 3° La grève et les magasins. . . 10,000 fr.

Saint-Pierre, le 22 octobre 1868.

Pour extrait conforme :

Le Greffier,

2—3

F. ANTHOINE.

A VENDRE

HUILE DE FOIE DE MORUE BLANCHE PURE

Chez M. F. DELANGLE, fab'

à SAINT-PIERRE (Terre-Neuve). 8

MAISON ANGLAISE.

R. O. Sheehan et C^{ie} à Saint-Pierre et Miquelon, agents pour la vente de marchandises en consignation de France et de l'étranger.

Dépôt de farine, beurre, eau-de-vie, genièvre, liqueurs, etc., fournisseurs de schiste, lampes, ameublements, literies, etc.

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

LE BULLETIN

Des Actes administratifs de la Colonie

N^{os} de janvier, février, mars, avril mai, juin, juillet, août et septembre 1868.

Abonnement pour l'année : 6 fr.

Un numéro : 1 fr.

OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Faites à l'Hôpital maritime de Saint-Pierre, du 21 au 27 octobre 1868.

DATES	HAUTEUR DU BAROMÈTRE en millimètres.		TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE au nord et à l'ombre.		TEMPÉRATURE.		DIRECTION du VENT.	FORCE du VENT.	ÉTAT GÉNÉRAL DU CIEL.	PHÉNOMÈNES DIVERS.
	10 heures du matin.	4 heures du soir.	10 heures du matin.	4 heures du soir.	maximum.	minimum.				
21	762	766	3 5	1 0	4 5	1 0	N.-O.	Jolie brise.	Nuageux.	—
22	763	755	3 5	0 5	3 5	— 1 5	S.-E.	Bonne brise.	Entièrement couvert.	Neige dans la j. — Pl. à 10 h. m. et à 9 h. s. — Coup de vent de N.-E. à 9 h. du soir
23	754	758	0 0	0 0	0 8	— 2 0	N.-N.-O.	Idem.	Idem.	Neige dans la journée.
24	765	764	2 0	2 5	3 5	— 1 5	O.	Petite brise.	Très-nuageux.	—
25	764	764	6 0	6 0	7 0	4 0	O.-N.-O.	Jolie brise.	Nuageux.	Halo lunaire.
26	760	756	8 0	9 0	9 5	4 5	Calme.	Calme.	Entièrement couvert.	Pl. et br. dans l'après-midi.
27	757	763	4 0	2 8	4 5	1 0	N.	Forte brise.	Très-nuageux.	Pl. et neige dans la journée.